IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 27)**

z dnia 17 listopada 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 27)

17 listopada 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (PSL-Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Przeciwdziałanie zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Morza Bałtyckiego".

W posiedzeniu udział wzięli: **Katarzyna Krzywda** koordynująca pracę Departamentu Gospodarki Morskiej (w reorganizacji) Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Dziuba** wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Marek Surmacz** p.o. zastępca głównego inspektora ochrony środowiska wraz ze współpracownikami oraz **Joachim Brudziński** i **Jadwiga Wiśniewska** – posłowie do Parlamentu Europejskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam panie i panów posłów. Witam pana prezesa Tadeusza Dziubę. Witam pana inspektora Marka Surmacza. Witam wszystkich pozostałych gości, także gości uczestniczących w posiedzeniu zdalnie.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość.

Przypominam, że zgłoszeń do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy dokonywać poprzez czat w aplikacji po zalogowaniu się do pokoju wideokonferencyjnego naszej Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy zatem do sprawdzenia kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku. Serdecznie witam silną reprezentację europosłów. Informuję, że mamy kworum. Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli „Przeciwdziałanie zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Morza Bałtyckiego".

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Bardzo proszę pana prezesa o przedstawienie informacji.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Tadeusz Dziuba:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dosłownie kilka zdań wprowadzenia. Nie odbiorę przyjemności zreferowania wyników kontroli delegaturze gdańskiej. Chciałbym tylko powiedzieć, że dla Najwyższej Izby Kontroli była to kontrola dosyć nietypowa, ponieważ dotyczyła tematu skądinąd dobrze rozpoznanego, ale za to tematu, który przez administrację państwa polskiego przez kilkadziesiąt lat nie był podejmowany. Tutaj jest główna nasza zasługa, zasługa Najwyższej Izby Kontroli, że przypominamy o tym nie-

rozwiązanym problemie, w ramach którego stoją wielkie zadania przed administracją publiczną. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, teraz oddam głos pani dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Gdańsku.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Proszę bardzo, pani dyrektor.

Dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Gdańsku Ewa Jasiurska-Kluczek:

Dziękuję bardzo. Dzień dobry państwu. W prezentacji będzie uczestniczył również pełniący obowiązki wicedyrektora pan Rafał Macharek, który prowadził czynności kontrolne, ale również był koordynatorem kontroli. Kontrola została przeprowadzona w okresie od 10 czerwca do 1 sierpnia do 2019 r. i dotyczyła przeciwdziałania zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Morza Bałtyckiego. Obejmowała lata 2016 – pierwsze półrocze 2019, z uwzględnieniem dokumentów przed tym okresem i po tym nim, mających wpływ na ocenę podejmowanych działań.

Dalej będę się posługiwała określeniem „materiały niebezpieczne", rozumiejąc przez to paliwa i produkty ropopochodne z wraków oraz bojowe środki trujące i produkty ich rozpadu. Dlaczego podjęliśmy kontrolę? Ponieważ wskutek postępującej korozji wraków oraz amunicji chemicznej, a także zwiększającego się wykorzystania dna Morza Bałtyckiego wzrasta ryzyko uwolnienia materiałów niebezpiecznych. Analiza przedkontrolna wykazała, że w polskich obszarach morskich spoczywa ponad czterysta wraków, w tym około stu w samej Zatoce Gdańskiej. Zagrożenie stanowią wraki zawierające paliwo.

Dla uzasadnienia podjęcia kontroli wymagany jest króciutki rys historyczny. Po zakończeniu II wojny światowej ogromne ilości broni chemicznej znaleziono nad Bałtykiem kilkanaście kilometrów od miejscowości Peenemünde, gdzie konstruowano i wystrzeliwano pierwsze latające rakiety V1 i V2. Po zakończeniu II wojny światowej planowano zatopienie owej broni w Atlantyku na głębokości 4 km, jednak najprawdopodobniej ze względu na brak odpowiednich statków do transportu zadecydowano, że zatopienie nastąpi w Bałtyku. Podczas konferencji poczdamskiej ustalono, że miejscami oficjalnych zatopień będą Głębia Bornholmska i Głębia Gotlandzka, a więc obszary znajdujące się poza granicami lub na granicy polskich obszarów morskich.

Jednak jak ustalono, w wyniku projektu CHEMSEA – jest to międzynarodowy projekt badawczy prowadzony pod patronatem Unii Europejskiej, a skrót CHEMSEA oznacza „amunicja chemiczna, poszukiwanie i oszacowane" – ustalono, że również w polskich obszarach morskich znajdują się bojowe środki chemiczne. Bomby chemiczne zatapiano już podczas transportu do wyznaczonych miejsc. Część broni chemicznej była umieszczona w skrzynkach, które dryfując, mogły przemieszczać się na znaczne odległości.

Stwierdzono również, że w Głębi Gdańskiej, gdzie można było zatapiać tylko broń konwencjonalną, znajduje się także amunicja, bojowe środki trujące w ilości około 60 ton. Jest to głównie gaz musztardowy, czyli iperyt siarkowy, ten sam, którego Niemcy użyły w 1915 r. pod Ypres. Jest to środek bojowy atakujący drogi oddechowe i powodujący rozlegle oparzenia. Wiadomo także, że miny oraz pojemniki z bojowymi środkami trującymi zatapiano w polskiej strefie ekonomicznej na głębokości do 100 m w okolicach Dziwnowa, Kołobrzegu, Helu i Darłowa. Są to pociski artyleryjskie wraz z iperytem i luizytem. Wraz z postępującą korozją wraków i pojemników z bronią chemiczną oraz zwiększającym się wykorzystaniem polskich obszarów morskich wzrasta ryzyko nagłego i niekontrolowanego wycieku substancji niebezpiecznych na skutek zapadnięcia skorodowanych wraków oraz rozszczelnienia się pojemników z paliwem.

Zakres podmiotowy i przedmiot kontroli. Jej głównym celem było ustalenie, czy podjęto właściwe działania w zakresie zatopionych materiałów niebezpiecznych, w szczególności czy dokonano rzetelnej analizy zagrożeń związanych z zatopionymi materiałami niebezpiecznymi. W tym celu kontrolę przeprowadzono w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministerstwie Środowiska, obecnie jest to Ministerstwo Klimatu i Środowiska, Głównym Inspektoracie Ochrony Środowiska oraz urzędach morskich w Gdyni, Słupsku i Szczecinie. W celu ustalenia, czy zaplanowano i zrealizowano działania na okoliczność wystąpienia sytuacji kryzysowych związanych z zatopionymi materiałami niebezpiecznymi, poza wymienionymi przeze mnie jednostkami kontrolę

przeprowadzono również w Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa oraz urzędach wojewódzkich: Pomorskim, Warmińsko-Mazurskim i Zachodniopomorskim.

Przejdę teraz do ustaleń kontroli. Przede wszystkim stwierdzono brak inwentaryzacji dna morskiego. Oznacza to, że nie prowadzono rozpoznania miejsc, ilości, rodzaju ani stanu materiałów niebezpiecznych, z wyjątkiem obszarów torów wodnych, kotwicowisk i miejsc, w których prowadzono inwestycje. Nie opracowano także metodyki szacowania ryzyka związanego ze skażeniem z tego powodu środowiska morskiego. Stwierdzono brak kompleksowej identyfikacji materiałów niebezpiecznych zatopionych w polskich obszarach morskich i rozpoznania skali zagrożeń z tym związanych. Nawet w znanych miejscach zatopień statków i bojowych środków trujących w polskich obszarach morskich nie podjęto właściwych działań, czyli remediacji dna w otoczeniu wraku jednostki Stuttgart, o której powiem za chwilę, jak również między innymi ustalenia ilości paliwa we wraku statku Franken oraz ilości, rodzaju i stanu broni chemicznej w Głębi Gdańskiej.

Dodam, że w październiku 2018 r. z polecenia ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej został powołany zespół roboczy do spraw wraku statku Franken. Dopiero w styczniu 2019 r. dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni zlecił 3. flotylli obrony wybrzeża przeprowadzenie zwiadu nurkowego w okolicach wraku. Wobec braku odpowiedzi w czasie kontroli dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni w lipcu 2019 r. zwrócił się z takim samym pismem do dowódcy generalnego rodzajów sił zbrojnych. Do dnia dzisiejszego zwiad nurkowy nie został przeprowadzony.

Kontrola wykazała, że zarówno administracja morska, jak i administracja ochrony środowiska nie tylko nie rozpoznawały zagrożeń, o czym już mówiłam, nie szacowały ryzyka związanego z materiałami niebezpiecznymi, lecz także nie przeciwdziałały skutecznie konkretnym rozpoznanym i zlokalizowanym zagrożeniom powodowanym przez wraki z paliwem i bronią chemiczną. Obydwie administracje, nie uznając swoich kompetencji ustawowych w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony materiałów niebezpiecznych, nawzajem obarczają się odpowiedzialnością za przeciwdziałanie tym zagrożeniom, podczas gdy przepisy obowiązującego prawa jasno i wyraźnie określają podział obowiązków w tym zakresie. Przede wszystkim jest to art. 42 ust. 2 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, który stanowi właściwość organów administracji morskiej, a więc ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz dyrektorów urzędów morskich, w zakresie ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniami na skutek korzystania z morza oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji oraz przygotowania dokumentacji planistycznych. Zgodnie z art. 35a ust. 6 pkt 1 i 2 wymienionej ustawy, gdy wrak statku lub jego pozostałości znajdują się w obszarze składowania lub zatopienia uzbrojenia, materiałów wybuchowych lub broni chemicznej albo gdy istnieje zagrożenie zanieczyszczenia środowiska morskiego, dyrektor urzędu morskiego nie może wydać pozwolenia na jego przeszukanie. A zatem bez posiadania wiedzy o wrakach, w których zalega paliwo, jak też o obszarach jego składowania lub zatapiania uzbrojenia, dyrektor urzędu morskiego nie może rzetelnie wywiązać się z zadań nałożonych na niego w tym przepisie.

Ponadto zgodnie z art. 37b ust. 1 pkt 1 wspomnianej ustawy właściwy terytorialnie dyrektor urzędu morskiego sporządza projekty planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, stosując podejście ekosystemowe oraz mając na względzie między innymi uwzględnienie aspektów środowiskowych, w tym poprawy stanu środowiska. Oznacza to, że organy te w celu wywiązania się z wymienionych zadań powinny posiadać wiedzę na temat zagrożeń, a więc przeprowadzić analizę i ocenę ryzyka oraz podjąć w tym celu adekwatne działania.

Konwencja helsińska z 1992 r., której Polska jest stroną, w art. 3 ust. 2 stanowi, że strony konwencji w myśl zasady zapobiegania będą podejmować środki zaradcze nawet w przypadku braku związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy wprowadzeniem materiałów niebezpiecznych do środowiska a jego domniemanymi skutkami. Jest także konwencja dotycząca zapobiegania rozprzestrzenieniu broni chemicznej, określana jako konwencja CWC, z 1993 r., której Polska również jest stroną.

Dodam jeszcze, że pomimo rekomendacji zawartych w „Krajowym planie zarządzania kryzysowego", w „Krajowym programie ochrony wód morskich" – jest to regulacja w randze rozporządzenia Rady Ministrów z 2017 r. – jak również pomimo rekomendacji zawartych w międzynarodowych projektach badawczych, między innymi we wskazanym już projekcie CHEMSEA, jak też w projekcie MODUM dotyczącym ujęcia materiałów niebezpiecznych we wstępnej ocenie stanu środowiska, do tej pory badania państwowego monitoringu środowiska nie obejmują owych zagrożeń, z wyjątkiem, co podkreślam, benzo(a)pirenu.

Odnośnie do wskazanego w stanowisku do informacji ministra klimatu i środowiska wykonywania wszystkich składowych wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych w matrycy wody jako pochodnych spalania paliw chciałabym podkreślić, że z ustaleń kontroli przedstawionych w informacji – odsyłam do str. 15 – wynikało, że do programów państwowego monitoringu środowiska i monitoringu wód morskich włączono jedynie benzo(a)piren jako mający znaczenie dla przedmiotu kontroli.

Jeżeli chodzi o dalsze ustalenia, to Instytut Morski w Gdańsku w raportach sporządzanych od 2001 r., dotyczących monitoringu skażeń w rejonach zalegania wraków, wskazywał, że najbardziej skażone jest środowisko dna polskich obszarów morskich w otoczeniu wraku Stuttgart. Jest to wrak niemieckiego statku Kriegsmarine o długości 171 m zalegający w Zatoce Puckiej. Był to transportowiec, statek szpitalny zatopiony w październiku 1943 r. W otoczeniu wraku powiększa się plama oleju o przybliżonej powierzchni 41,5 ha.

Według raportu Instytutu Morskiego z 2016 r. grunt wokół wraku jest skażony na głębokości większej niż 30 cm. Według raportu Instytutu Morskiego z 2015 r. monitoring skażeń dna w rejonach zalegania wraku wskazuje, że stan tamtejszego środowiska odpowiada statusowi lokalnej katastrofy ekologicznej, ponieważ wokół wraku wytworzyła się strefa, w której zanikły wszelkie formy życia, tzw. strefa azoiczna. Wskazany w raporcie fakt, że obszar skażenia stale się powiększa, w ocenie Najwyższej Izby Kontroli powinien spowodować przyspieszenie decyzji o podjęciu działań prowadzących do ograniczenia skutków skażenia. Jednak pomimo upływu czasu zarówno minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, jak i minister właściwy w sprawach środowiska nie podjęli działań rekomendowanych w raportach Instytutu Morskiego. Dodam, że raporty powstawały w instytucie będącym jednostką badawczo-rozwojową, nadzorowaną, zgodnie ze statutem tegoż instytutu, przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Podstawowym przedmiotem działania instytutu jest działalność badawcza, wdrożeniowa i doświadczalna, obejmująca problematykę techniczną, technologiczną, organizacyjną, ekologiczną i prawną w dziedzinie gospodarki morskiej. Wnioski z raportu są jednoznaczne. Cytuję: „W oparciu o przeprowadzone analizy najbardziej odpowiednią metodą remediacji skażonego dna w rejonie wraku Stuttgart jest zasypywanie skażonego wraku i osadu na skażonym terenie".

Kolejne zagrożenie stanowi wrak jednostki Franken. Był to transportowiec dla wojska o długości 179 m, zatopiony 8 kwietnia 1945 r., a wcześniej zbombardowany. W wyniku bombardowania została uszkodzona część dziobowa. Według oryginalnej niemieckiej dokumentacji transportowane paliwo znajdowało się w pozostałej niezbomdardowanej części. Docelowo jednostka ta mogła być zatankowana olejem napędowym w ilości 6000 t. Ostatnie badania przeprowadzone przez Fundację MARE oraz przez Instytut Morski w Gdańsku stwierdzają, że paliwa mogło być około 3000 t. Badania te przeprowadzono w oparciu o badania historyczne.

Wraz z postępującą korozją wraków wzrasta ryzyko nagłego niekontrolowanego wycieku paliwa na skutek zapadnięcia jego konstrukcji, a w konsekwencji rozszczelnienia pojemników z paliwem. Warto przy tym dodać, że w latach 2001–2011 na zlecenie ministra gospodarki morskiej Instytut Morski w Gdańsku badał otoczenie wraków zalegających w polskich obszarach morskich. Badania te wykonywano na jednym lub dwóch wrakach rocznie. W efekcie badań powstawały raporty rekomendujące wzrastające ryzyko uwolnienia się materiałów ropopochodnych wobec pogarszającego się stanu wraków. Sugerowano wówczas, że tempo badań – jeden, dwa wraki rocznie – w ciągu dziesięciu lat zapewni zbadanie jedynie 2% wraków. Badania były prowadzone do roku

2011. Od tego czasu badań zaniechano. Chciałabym dodać, że zgodnie z ustaleniami kontroli nie zrealizowano żadnej z rekomendacji będących wynikiem wcześniej przeprowadzonych badań, właśnie badań przeprowadzonych w latach 2001–2011 przez Instytut Morski.

Kontrola wykazała także brak monitorowania skażeń. Nie prowadzono monitoringu wód polskich obszarów morskich pod względem stężeń materiałów niebezpiecznych. Badaniem oceny i jakości wód nie objęto nawet rozpoznanych miejsc zatopień wraków statków z paliwem oraz bojowych środków trujących. Trzeba również podkreślić, że w obszarze zarządzania kryzysowego organy zobowiązane do monitorowania skażeń nie orientowały się, że w ramach „Krajowego planu zarządzania kryzysowego" działania zapobiegawcze należy planować i realizować w fazach zapobiegania i przygotowania, a nie dopiero po wystąpieniu zagrożeń.

Jeżeli chodzi o koszty badania obszarów, podam je na przykładzie zadania realizowanego w roku 2017: „Modernizacja toru wodnego Świnoujście – Szczecin do głębokości 12,5 m". W czasie tej inwestycji prowadzono badania ferromagnetyczne obejmujące obszar o powierzchni 8 km^2. Roboty trwały cztery miesiące. Koszt tych robót wyniósł 1842 tys. zł. Wykryto wówczas około 16 000, dokładnie 15 900 obiektów. Oszacowano także, że koszt wydobycia tych obiektów to kwota 125 000 tys. zł. Chciałabym zauważyć, że jednocześnie nie przeprowadzono koniecznej analizy ryzyka, dlatego że nie chodzi tutaj o badanie metr po metrze całego terenu polskich obszarów morskich, lecz tylko tych, na których występuje powyższe ryzyko.

Nie wystąpiono również do państw bander statków zatopionych w polskich obszarach morskich o pokrycie kosztów usunięcia wraków lub o inną pomoc w usunięciu zanieczyszczeń dokonanych przez okręty wojenne tych państw. Co istotne, minister gospodarki morskiej, zgodnie z przepisami ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, wykonuje uprawnienia właścicielskie Skarbu Państwa do wód morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych. Nie podejmowano także działań w celu pozyskania od innych państw informacji o miejscach, ilości i rodzaju broni chemicznej, która została zatopiona w polskich obszarach morskich.

Polska nie przystąpiła też do konwencji o usuwaniu wraków, tzw. konwencji z Nairobi, która weszła w życie w 2015 r. Konwencja ta ułatwiłaby egzekwowanie obowiązku usuwania z terytorium Polski, z wyłącznej strefy ekonomicznej, wraków stwarzających zagrożenie dla ludzi i środowiska naturalnego. Chciałabym dodać, że zgodnie z obowiązującymi przepisami polska administracja morska ma prawo określić armatorowi statku warunki likwidacji zagrożeń spowodowanych zanieczyszczeniami, a więc również w przypadku, gdy istnieje ryzyko, że zanieczyszczenia te mogą nastąpić tylko na polskim morzu terytorialnym – warunki z nakazem usunięcia wraku włącznie. Jednak na pozostałych obszarach morskich zagadnienia te reguluje właśnie wymieniona konwencja z Nairobi. Wobec nieratyfikowania konwencji Polska ma ograniczoną możliwość działania w odniesieniu do wraków, które zatonęły w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej.

Opisane w informacji o wynikach kontroli przykładowe problemy ze zobowiązaniem armatora kutra Wła-97 – jest to str. 45 informacji – który płynął z ładunkiem paliwa około 6,5 t i zatonął właśnie w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej, wskazują na konieczność podjęcia działań w tym zakresie. Z tego względu w wystąpieniu skierowanym do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej zawarto uwagę, powtórzoną również w informacji o wynikach kontroli, że byłoby bardzo wskazane, żeby konwencja została ratyfikowana. Tym bardziej z zadowoleniem przyjmujemy informację, że w wyniku realizacji zaleceń pokontrolnych podjęto działania w celu ratyfikacji konwencji z Nairobi.

Przechodzę teraz do oceny. W wyniku kontroli negatywnie oceniono niepodejmowanie przez organy administracji morskiej oraz organy ochrony środowiska, pomimo posiadania przez nie informacji o istnieniu broni chemicznej w polskich obszarach morskich, właściwych działań mających zapobiegać zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Morza Bałtyckiego. Negatywną ocenę uzasadniono także nieuwzględnianiem w realizowanych programach monitoringu środowiska badań związków chemicznych z bojowych środków trujących i produktów ich rozpadów oraz

paliw i produktów ropopochodnych z wraków statków zatopionych w polskich obszarach morskich – zaznaczam, że poza bezno(a)pirenem.

W zakresie zarządzania kryzysowego stwierdzono zaniechania administracji morskiej i ochrony środowiska spowodowane nieuznawaniem kompetencji przyznanych przepisami obowiązującego prawa, a także brakiem odpowiednich środków i sprzętu. Wszystko to zwiększało ryzyko powstania katastrofy ekologicznej na skutek uwolnienia materiałów niebezpiecznych zalegających w polskich obszarach morskich.

W wyniku ustaleń sformułowano informację o wynikach kontroli oraz wnioski do prezesa Rady Ministrów o zapewnienie bieżącego monitorowania działań podejmowanych przez ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, dyrektorów urzędów morskich, ministra klimatu i środowiska oraz głównego inspektora ochrony środowiska w zakresie prac nad rzetelną oceną ryzyka związanego z występowaniem materiałów niebezpiecznych w polskich obszarach morskich, a także działań, jakie należy zrealizować w odniesieniu do stwierdzonych ryzyk, oraz zapewnienie finansowania owych działań.

Do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej skierowano wniosek o przeprowadzenie kompleksowej identyfikacji zatopionych w polskich obszarach morskich materiałów niebezpiecznych oraz rozpoznanie skali zagrożeń w zidentyfikowanych miejscach ich zalegania, czyli przeprowadzenie inwentaryzacja dna, a także o usunięcie bezpośredniego zagrożenia wynikającego z zalegania na dnie Morza Bałtyckiego wraków statków Franken i Stuttgart.

Do ministra klimatu i środowiska zwróciliśmy się o zapewnienie w ramach nadzoru sprawowanego nad głównym inspektorem ochrony środowiska objęcia programem monitoringu wód morskich substancji niebezpiecznych pochodzących z bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu oraz paliw i produktów ropopochodnych z zatopionych wraków, a także o zapewnienie uwzględnienia wskaźników dotyczących bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu, w tym związków siarkoorganicznych i arsenoorganicznych, w zestawie właściwości typowych dla dobrego stanu środowiska wód morskich.

Ponadto do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej oraz ministra klimatu i środowiska skierowaliśmy wniosek o doprowadzenie do umieszczenia w wykazie substancji priorytetowych substancji niebezpiecznych pochodzących z bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu, w szczególności związków siarkoorganicznych i arsenoorganicznych.

Do głównego inspektora ochrony środowiska skierowaliśmy wniosek o uwzględnienie w programie monitoringu wód morskich oraz w zadaniach zarządzania kryzysowego polegających na badaniu i ocenie jakości środowiska morskiego zagrożeń wynikających z występowania wcześniej wymienionych substancji niebezpiecznych.

Do wojewodów zachodniopomorskiego i pomorskiego zwróciliśmy się o zapewnienie pełnej spójności wszystkich planów zarządzania kryzysowego obowiązujących na terenie danego województwa.

Chciałabym dodać, że są to wnioski systemowe, których podstawę stanowi całokształt ustaleń kontrolnych. Nie są to więc wnioski tożsame z 23 wnioskami pokontrolnymi zaadresowanymi do kierowników poszczególnych skontrolowanych jednostek w skierowanych do nich wystąpieniach pokontrolnych, chociaż w oczywisty sposób wynikają z tych wniosków, wynikają z ustaleń będących podstawą tych wniosków.

Teraz powiem, jaki jest stan realizacji wniosków. Ponad połowa z 23 wyżej wymienionych wniosków wynikających z poszczególnych wystąpień pokontrolnych została już zrealizowana. Trwa realizacja pozostałych wniosków. W odniesieniu do sformułowanych w informacji wniosków systemowych prezes Rady Ministrów zobowiązał ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej do zapewnienia bieżącego monitorowania wnoszonych działań, w szczególności zarządzeniem nr 150 z dnia 25 września 2020 r. prezes Rady Ministrów powołał międzyresortowy zespół do spraw zagrożeń wynikających z zalegających w obszarach morskich materiałów niebezpiecznych.

Do zadań zespołu należy w szczególności przeprowadzenie szczegółowej analizy zadań administracji publicznej dotyczących materiałów niebezpiecznych zalegających

w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej, przeprowadzenie analizy ekonomicznej kosztów działań związanych z przeciwdziałaniem zagrożeniom wynikającym z zalegania tych materiałów, przygotowanie oraz przedstawienie do akceptacji Radzie Ministrów szczegółowego planu działania administracji publicznej oraz jednostek nadzorowanych i podległych, dotyczącego tematyki zalegających w obszarach morskich materiałów niebezpiecznych, wraz ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za realizację zadań, przedstawieniem harmonogramu realizacji zadań oraz przewidywanymi nakładami finansowymi na ich realizację. Do zadań zespołu należy również przygotowanie założeń systemu monitorowania zagrożeń związanych ze skażeniami, identyfikacja zadań oraz ustalenie w celu zarekomendowania Radzie Ministrów, które organy administracji publicznej, jednostki nadzorowane i podległe będą realizowały zadania wiodące lub współpracujące w kwestiach związanych z zaleganiem materiałów w obszarach morskich. Do zadań zespołu należy również analiza dostępnych materiałów i zebranych informacji dotyczących zidentyfikowanych ilości i rodzajów materiałów niebezpiecznych oraz ich weryfikacja, a także opracowanie analizy ryzyka związanego z zagrożeniami wynikającymi z zalegających w obszarach morskich materiałów niebezpiecznych, w tym w zakresie dotyczącym rozwoju morskiej energetyki wiatrowej. Ostatnie zadanie to wypracowanie rekomendacji dla Rady Ministrów do dalszych działań związanych ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

Dodam jeszcze, że w skład zespołu weszli ministrowie i kierownicy wszystkich jednostek skontrolowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli, z wyjątkiem wojewody warmińsko-mazurskiego. W związku z tym kluczowe wnioski systemowe sformułowane w informacji znajdują się w trakcie realizacji.

Dodam jeszcze, że w zakresie realizacji pozostałych wniosków systemowych zawartych w informacji na szczególną uwagę zasługuje najnowsza informacja ministra klimatu i środowiska z 30 października 2020 r., który wskazał między innymi, że – zacytuję – „Pomimo, co stwierdziła Najwyższa Izba Kontroli w wystąpienie pokontrolnym, nieprzekazania przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej do głównego inspektora ochrony środowiska w związku z aktualizacją wstępnej oceny stanu środowiska wód morskich informacji o presji na wody morskie, wynikającej z zatopionej broni chemicznej i paliwa zalegającego we wrakach zdeponowanych na dnie Bałtyku, główny inspektor ochrony środowiska przeanalizował możliwość rozszerzenia programu monitoringu wód morskich i monitoringu środowiska o zadania z zakresu monitoringu substancji szkodliwych pochodzących z bojowych środków trujących i uwzględnił je w projekcie aktualizacji programu monitoringu wód morskich”.

Dalej minister klimatu i środowiska pisze: „Uwzględniając wnioski pokontrolne NIK, główny inspektor ochrony środowiska w projekcie aktualizacji programu monitoringu wód morskich zaprojektował wprowadzenie nowego zadania, jakim jest badanie substancji niebezpiecznych pochodzących z bojowych środków trujących. W celu zaprojektowania monitoringu substancji niebezpiecznych pochodzących z bojowych środków trujących wykonawca monitoringu substancji szkodliwych w środowisku morskim wykorzystał również najnowszą wiedzę, zgodnie z którą najbardziej właściwym do prowadzenia badań jest arsen ogólny. Ze względu na fakt, iż wszystkie bojowe środki trujące zawierające arsen ulegają rozkładowi, w wyniku czego powstają inne substancje zawierające arsen, śledzenie poziomu stężenia zarówno związków wyjściowych, jak i produktów ich rozpadu jest nieefektywne. Mając powyższe na uwadze, w monitoringu Morza Bałtyckiego zaprojektowano badania arsenu całkowitego”.

I jeszcze ostatni cytat z informacji ministra klimatu i środowiska: „Uwzględniając wnioski Najwyższej Izby Kontroli oraz zapisy procedowanej aktualizacji programu monitoringu wód morskich, główny inspektor ochrony środowiska po uzyskaniu dodatkowych środków finansowych przeznaczonych na ten cel zawarł aneksy dotyczące przeprowadzenia badań substancji szkodliwych pochodzących z bojowych środków trujących i paliwa z wraków, w szczególności w obszarze zalegania wraku statku Stuttgart, z wykonawcami monitoringu substancji szkodliwych w środowisku morskim do umowy zawartej w 2018 r.”.

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli podjęte działania stanowią istotną inicjatywę dla problemów przeciwdziałania zagrożeniom wynikającym z zalegania materiałów niebezpiecznych na dnie Bałtyku, wykraczającą poza dotychczas prowadzone rutynowe działania i badania wód Morza Bałtyckiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor. Otwieram dyskusję. Czy pan prezes chciał coś dodać? Rozumiem, że nie.

Wiceprezes NIK Tadeusz Dziuba:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pani dyrektor bardzo obszernie zreferowała ustalenia, właściwie nakreśliła plan działań dla administracji publicznej w Polsce. Nie ma więc potrzeby uzupełniania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie prezesie. Miałem wrażenie, że w Gdańsku macie gdzieś tam zanurzenie peryskopowe, dlatego że panią dyrektor było słychać troszkę z pogłosem, ale rozumiem, że wszystko było dobrze. Mimo wszystko było słychać. Otwieram dyskusję. Rozumiem, że pan poseł Wieczorek. Taka u nas tradycja, państwo europosłowie. Bardzo proszę, pan poseł Wieczorek.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Myślałem, że może goście pierwsi, ale rozumiem, że rozpocznę. Pewnie troszkę będziemy się różnili w podejściu do tej całej sprawy. Prawda jest taka, że raport nie napawa optymizmem. Nie chcę dyskutować, czyja to jest wina. To, czy było to przez ostatnie osiem lat, czy przez ostatnie pięć lat, w tej chwili nie ma znaczenia. Problem jest, jeżeli chodzi o Morze Bałtyckie. Wynika to z raportu. Wynika z niego, że działania, niestety, nie były podejmowane. Przyznam szczerze, że brak działań pojawia się w co drugim akapicie.

Moje pytanie jest takie – czy oprócz tych rzeczy, o których była tutaj mowa, rząd planuje jeszcze jakieś działania w tym zakresie? Zapis, że urzędy morskie nie prowadziły inwentaryzacji dna, jest dla mnie kompletnie niezrozumiały, szczególnie w kontekście tego, na co Najwyższa Izba Kontroli zwracała uwagę, że oprócz inwestycji dotyczących pogłębienia toru planujemy jednak rozwój energetyki na morzu. Z przerażeniem czytałem raport, dlatego że może się okazać, że cała koncepcja dotycząca morskiej energetyki wiatrowej runie przez wybuchy, niewypały i różne zanieczyszczenia, które mogą się tam pojawić. Jest z tym problem. A zatem moje pytanie jest następujące – jakie działania w tym zakresie zostały podjęte po raporcie oprócz działań dwóch instytucji, o których już pani wspomniała?

Druga rzecz dotyczy służby SAR. Z raportu wynika, że właściwie służba ta jest bezbronna. Mówiąc krótko, nie posiada sprzętu, nie posiada możliwości reagowania na potencjalne zagrożenia. W raporcie pojawia się informacja dotycząca ogłoszenia przetargu na budowę nowego statku. Moje pytanie dotyczy tego, co się z tym dzieje. Z informacji, które pojawiały się także na posiedzeniu Komisji, wynika, że rząd i ministerstwo wycofały się z tego projektu. W związku z tym jest pytanie, co z tym dalej będzie, jeżeli chodzi o wyposażenie.

Ostatnia rzecz dotyczy tego, czego brakowało mi w raporcie. Nie wiem, czy może Najwyższa Izba Kontroli albo może urzędy morskie są w stanie ocenić na ten moment, jakie są koszty zbadania dna morskiego Bałtyku. Na razie mówię o zbadaniu, o zinwentaryzowaniu, gdzie jest olej, gdzie jest statek, gdzie potencjalnie leży amunicja. Jakie są to koszty, żebyśmy wiedzieli, czy rozmawiamy o milionie złotych, stu milionach czy miliardach złotych. To także będzie istotna sprawa, jeżeli chodzi o ewentualne podejmowanie decyzji, dlatego że przecież w tej chwili dyskutujemy o budżecie na rok 2021. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję. Bardzo proszę, pani europoseł Wiśniewska.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Jadwiga Wiśniewska:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, chciałabym zwrócić uwagę… Na wstępie chciałabym przede wszystkim podziękować za przygotowanie raportu, dlatego że rzeczywiście jest to bardzo interesujący materiał. Jeżeli do tego dołożymy kontekst, który nakreśla nam Europejska Agencja Środowiska, która mówi, że poziom zanieczyszczenia mórz europejskich stanowi obecnie bardzo poważny problem, to chciałabym zwrócić uwagę, że z raportu Europejskiej Agencji Środowiska wynika, że zanieczyszczenie mórz europejskich stanowi bardzo poważne zagrożenie dla rozwoju gospodarczego i społecznego Europy. Wiele morskich ekosystemów już wkrótce może zostać nieodwracalnie uszkodzonych. Szacuje się, że nawet od 75 do 96% obecnie ocenianych obszarów europejskich mórz regionalnych ma bardzo poważny problem z zanieczyszczeniem. W europejskim raporcie podaje się, że z problemem zanieczyszczenia boryka się 96% obszarów Morza Bałtyckiego, 91% ocenianych obszarów na Morzu Czarnym, do 87% w rejonie Morza Śródziemnego.

Jak widzimy, problem zanieczyszczenia dotyka nie tylko Morza Bałtyckiego, lecz także innych mórz na terenie Unii Europejskiej. Nasze zanieczyszczenia rzeczywiście są specyficzne. Państwo w raporcie odnoszą się do zanieczyszczeń szczególnych, będących konsekwencją II wojny światowej. Mówimy tutaj o zanieczyszczeniach, które mamy, że tak powiem w cudzysłowie, w spadku po II wojnie światowej. Pan poseł, mój przedmówca, odniósł się tylko do krótkiej przeszłej perspektywy czasowej, mówiąc o ośmiu czy piętnastu latach, ale przecież niewybuchy, wraki statków to konsekwencja II wojny światowej. Niestety, w latach PRL-u w tej kwestii nie zrobiono absolutnie nic. Dlatego wyrażam, podzielam wątpliwość związaną z niewybuchami oraz z zagrożeniem, które niosą powojenne zanieczyszczenia. Rzeczywiście myślę, że warto rozważyć kwestie odpowiedzialności właścicieli statków za usuwanie wraków z dna Morza Bałtyckiego.

Proszę zwrócić uwagę, że realizacja Nord Stream 1 przebiegała w taki sposób, że możemy jedynie dziękować Panu Bogu, że nie doszło tam do jakiejś poważnej eksplozji. Jak wiemy, w zamiarze jest realizacja politycznego projektu, jakim zdecydowanie jest Nord Stream 2. Dlatego mam pytanie do ministerstwa. Czy państwo zamierzacie wystąpić do właścicieli bander o poniesienie kosztów usunięcia wraków? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, pani europoseł. Pan europoseł Brudziński, bardzo proszę.

Poseł do Parlamentu Europejskiego Joachim Brudziński:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Na początku chciałbym przeprosić za zbyt pochopne, jak wnioskuję, zgłoszenie się do głosu. Broń Boże nie chciałem uchybić pierwszeństwu mojego kolegi ze Szczecina, pana posła Darka Wieczorka, tym bardziej że akurat jestem absolutnie przekonany, że jeżeli chodzi o ten temat i o to wszystko, co wiąże się z szeroko rozumianą gospodarką morską, jak również z Bałtykiem, na pewno to nas łączy, a nie dzieli, pomimo różnic i sporów politycznych. Najlepszym tego dowodem niech będzie to, że przez wiele lat, będąc pracownikiem administracji morskiej, między innymi u boku bardzo dobrze znanego panu posłowi Wieczorkowi śp. pana dyrektora kapitana Piotra Nowakowskiego, bliskiego politycznie panu posłowi, pomimo wszystko, pomimo druzgocącego raportu Najwyższej Izby Kontroli, za który również dziękuję, chciałbym upomnieć się o tytaniczną pracę, którą na przestrzeni ostatnich dziesięcioleci wykonywali zarówno pracownicy administracji morskiej, urzędów morskich w Szczecinie, Gdyni czy Słupsku, jak również Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej.

To nie jest tak, że to wszystko, co zalega, nie z naszej winy, ale jako owoc i skutek II wojny światowej i decyzji sowieckiej Rosji o zatopieniu broni nie tylko niemieckiej, ale również rosyjskiej, sowieckiej, w Głębi Gdańskiej, w Głębi Bornholmskiej, nie było nanoszone na mapy. Prace te przez hydrografów, jak mówiłem, przez pracowników administracji morskiej były wykonywane. Nie sposób nie wspomnieć tutaj też czasami o ofiarach, jakimi byli nasi rybacy, którzy rozrywając swoje narzędzia połowu, włoki denne przy okazji połowów, eksploatacji Morza Bałtyckiego, zgłaszali wszelkiego rodzaju czy to niewybuchy, czy też to, co jest znacznie groźniejsze, a co czasami znajdowało się na pokładach kutrów, a mianowicie pozostałości broni chemicznej. To tyle wstępu histo-

rycznego. Przepraszam, ale nie chciałbym, żeby powstało wrażenie, że w tej sprawie nie działo się nic aż do raportu, bardzo merytorycznego, ale też druzgocącego.

W tej chwili jako przedstawiciel Parlamentu Europejskiego, ale przede wszystkim jako przedstawiciel Pomorza Zachodniego, ziemi lubuskiej chciałbym zwrócić uwagę na ten aspekt, o którym wspominała moja koleżanka, pani europoseł Jadwiga Wiśniewska, a mianowicie Nord Stream. Nie udało się zatrzymać owej inwestycji, kiedy była budowana pierwsza nitka Nord Stream. Teraz jest pytanie do przedstawicieli rządu. Pozostało 160 km do ukończenia drugiej nitki tego politycznego projektu. Przypomnę, że pełnomocnikiem do spraw Nord Stream został Gerhard Schroeder, były kanclerz Niemiec.

W tej sprawie jest spór. W tej sprawie niewątpliwie pomogła nam administracja amerykańska, nam jako Europejczykom, co chcę podkreślić, nie tylko Polakom, dlatego że jest to projekt wymierzony w solidarność energetyczną w całej Unii Europejskiej. Europa, wspólnota europejska, w tej sprawie też jest podzielona. Nasze stanowisko podzielają takie państwa jak Dania czy Słowacja, ale np. Austria czy Holandia stoją murem za stanowiskiem niemieckim, stanowiskiem państwa, które niewątpliwie ma pełne usta frazesów, kiedy chodzi o własne interesy, czego najlepszym przykładem jest Nord Stream, ale kiedy interesy niemieckie są zagrożone, wtedy interes europejski schodzi na dalszy plan.

Do czego zmierzam. Jako wspólnota europejska jesteśmy jeszcze w mechanizmie monitorowania inwestycji, tzw. EUFIS. Mechanizm ten będzie obowiązywał również piętnaście miesięcy, nie daj Boże, po zakończonej inwestycji. Mówię „nie daj Boże" dlatego, że cały czas jest nadzieja, że uda się ją na tyle skutecznie zablokować, żeby chociaż przyspieszyć budowę gazociągu Baltic Pipe, co stawiałoby gospodarkę państw europejskich, co podkreślam, w stosunku do interesów politycznych Rosji na znacznie lepszej pozycji. Czy ten element, czy element, o którym dzisiaj dyskutujemy, a mianowicie zagrożenie przez cały czas, dlatego że znacznie większym zagrożeniem chemicznym, ekologicznym w związku z zalegającymi, tykającymi bombami na dnie Bałtyku niż turystyka, rybołówstwo są właśnie takie inwestycje, jak inwestycja Nord Stream, czy wobec tego raport Najwyższej Izby Kontroli nie powinien posłużyć nam nie tylko w wymiarze ekonomicznym, ale ekologicznym, w wymiarze, który dzisiaj jest bardzo nośny w całej Europie? Dzisiaj widzimy, jak problemy związane chociażby z klimatem ekscytują, i dobrze, wszystkich we współczesnym świecie. Być może raport Najwyższej Izby Kontroli warto wykorzystać do tego, żeby jeszcze skuteczniej uderzyć w polityczny projekt, projekt, który tak naprawdę będzie służył Rosji, który ma na celu wyeliminowanie Ukrainy z rynku gazowego i który szkodzi całej wspólnocie europejskiej. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze zgłoszenia ze strony posłów? Nie widzę, nie słyszę. Bardzo proszę prawdopodobnie pana inspektora Surmacza o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania, dlatego że, jak patrzę, ze strony rządowej to pan jest najwyższy rangą.

P.o. zastępca głównego inspektora ochrony środowiska Marek Surmacz:

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo. Witam państwa. Panie prezesie, szanowni państwo, oczywiście nie na wszystkie pytania będę w stanie odpowiedzieć, szczególnie na to ostatnie, które zadał pan europoseł Joachim Brudziński. Na wstępie chciałbym zwrócić uwagę na to, że raport Najwyższej Izby Kontroli jest bardzo wyczerpujący, zawiera wiele informacji. Wstępne wystąpienie pana prezesa Tadeusza Dziuby wskazywało na to, że jego rolą, funkcją jest zwrócenie uwagi, przypomnienie o zalegającym, poważnym problemie, który ciągle jest niezałatwiony. Zdecydowanie oczywiście uznajemy raport jako ten, który musi zapoczątkować – takie są zobowiązania kierownictwa resortu, ministra klimatu i środowiska – diagnozowanie, dogłębne diagnozowanie zjawiska, wszelkich zagrożeń, ocenę ryzyk. Ostatecznie musi to doprowadzić do podjęcia czynnych działań usuwających zagrożenia.

Państwowy monitoring środowiska, o czym wspominaliśmy w wyjaśnieniach składanych Najwyższej Izbie Kontroli, nie obejmował dotychczas w szczegółach diagnozowania tych zagrożeń, dlatego że naszym zdaniem mieliśmy określone zupełnie inne zadania. Tego zdania nie podziela Najwyższa Izba Kontroli. Zaraz poproszę towarzyszącą mi panią dyrektor o doprecyzowanie szczegółów, objaśnienie tego, czym zajmuje się

państwowy monitoring środowiska. Niewątpliwie przed nami bardzo kosztowne zadanie, na co zwrócił uwagę pan poseł Wieczorek – chyba w tej chwili nawet nie jesteśmy w stanie oszacować, jak kosztowne jest to zadanie – oczyszczenia dna Bałtyku z tego wszystkiego, co zalega po II wojnie światowej, a zalega już kilkadziesiąt lat. Dotychczas – poza tym, że pobieżnie opisywano zagrożenia, precyzyjnie ich nie diagnozowano – nie badano także zagrożeń bezpośrednio na miejscu. Raczej modelowano czy projektowano ewentualne zagrożenia. To wszystko jest ciągle przed nami.

Inwestorzy podejmujący działania na terenie Bałtyku, na obszarze Bałtyku, czyścili tylko tyle, ile potrzebowali do wykonywania inwestycji. Jesteśmy przekonani, że z zastosowaniem działań ekonomicznych podobnie postępowali także inwestorzy związani z Nord Stream. Było to obejście wszelkich niebezpieczeństw i zagrożeń, które mogłyby się okazać i kosztowne, i wywołujące zagrożenie, jeżeli chodzi o usuwanie tego, co zalega. Dlatego trasa przebiegu Nord Stream jest taka, jaka została obrana.

W szczegółach nie jestem w stanie wypowiedzieć się co do tego, co poruszył pan poseł Joachim Brudziński, dlatego że tego zagadnienia w ogóle nie obejmowaliśmy naszymi rozważaniami.

W tej chwili poproszę panią dyrektor Małgorzatę Marciniewicz-Mykietę, żeby przybliżyła państwu zakres, obszar zadań państwowego monitoringu środowiska.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panie inspektorze, mam prośbę. Nas jako Komisji nie interesuje zakres spraw, zajęć departamentu. Nas interesują odpowiedzi na pytania zadane przez posłów. Jeżeli pani dyrektor ma konkretne odpowiedzi na konkretne pytania, to bardzo proszę. Nie jesteśmy natomiast dzisiaj tutaj po to, żeby mówić o zakresie działań departamentu.

P.o. zastępca głównego inspektora ochrony środowiska Marek Surmacz:

Tak, panie przewodniczący, dokładnie w tym zakresie, konkretnie w zakresie kompetencji departamentu, ale też w odniesieniu do pytań, które padły na posiedzeniu Komisji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Monitorowania Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska Małgorzata Marciniewicz-Mykieta:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, oczywiście raport Najwyższej Izby Kontroli jasno precyzuje to, które organy są odpowiedzialne za jakie zadania administracyjne. W obszarze kompetencji głównego inspektora ochrony środowiska mogę się wypowiedzieć wyłącznie w zakresie badania i oceny stanu środowiska wód morskich. Główny inspektor ochrony środowiska monitoruje Bałtyk od 1991 r. w ramach państwowego monitoringu środowiska. W zakresie państwa zainteresowań, czyli bojowych środków trujących i substancji ropopochodnych, to nie jest do końca tak, co przedstawiliśmy w naszym stanowisku do wyników kontroli, że tylko benzo(a)piren był monitorowany, ponieważ od 2011 r. prowadzimy również badania arsenu w strefie wód przejściowych i przybrzeżnych oraz dużo więcej składowisk WWA, w tym węglowodorów ropopochodnych w strefie wód przejściowych i przybrzeżnych, gdzie są zlokalizowane oba wraki, zarówno Stuttgart, jak i Franken.

Chciałabym zwrócić państwa uwagę na to, że być może nie badaliśmy jakichś specyficznych substancji jak iperyt, badaliśmy natomiast pewne substancje, które w większej skali, w skali makro, wskazały na większe zanieczyszczenie wód morskich. Nie wykluczam zanieczyszczenia w skali lokalnej, gdzie są zdeponowane zarówno bojowe środki trujące, jak i wraki. Chciałabym natomiast zwrócić państwa uwagę na to, że państwowy monitoring środowiska, jak też sposób jego realizacji jest oparty na podstawach prawnych zarówno krajowych, jak i europejskich. W żadnym rozporządzeniu, żadnych wytycznych, przewodnikach, również w konwencji helsińskiej, nie nakłada się takiego obowiązku na administrację środowiskową.

Proszę także zwrócić uwagę na to, że w trakcie wykonywania zadań przez głównego inspektora ochrony środowiska były realizowane projekty naukowo-badawcze, których sam był sygnatariuszem. Zabiegał o ich realizację. Były realizowane przez wyspecja-

lizowane jednostki naukowo-badawcze ze środków unijnych, ze środków publicznych. Dlatego przyglądaliśmy się tym badaniom, płynącym z nich wnioskom. De facto ostatni projekt MODUM, a przede wszystkim projekt DAIMON dają narzędzia do oszacowania skali ryzyka. Jest to narzędzie, które zostało zaprojektowane w oparciu o dane środowiskowe. Można ocenić na danym obszarze skalę ryzyka wystąpienia zagrożenia ze względu na uwalnianie się bojowych środków trujących z amunicji, która zalega. W tym roku miały się odbyć rejsy doszkalające dla administracji gospodarki morskiej, w których główny inspektor ochrony środowiska również miał brać udział. Pracownik głównego inspektora ochrony środowiska również miał brać udział w takim rejsie. Niestety, ze względu na pandemię zostały one odwołane.

Co do kwestii stanu środowiska Morza Bałtyckiego, to oczywiście potwierdzam, że Morze Bałtyckie jest zanieczyszczone w takich procentach, jakie przywołała pani poseł, chciałabym jednak zwrócić uwagę, że nie jest to zanieczyszczenie wynikające de facto z tych dwóch czynników. Bałtyk choruje na chorobę przewlekłą pod nazwą eutrofizacja. Jest to przeżyźnienie wód związkami biogennymi. Do tego dokłada się druga choroba, czyli zmiany klimatu, które powodują to, że bardzo dużo materii organicznej opada na dno Bałtyku, przez co znacznie powiększa się strefa martwa, na co wskazuje również raport Najwyższej Izby Kontroli. W związku z tym mamy obszary pozbawione życia, gdzie ryby nie mogą się rozwijać, nie mogą odbywać tarła, nie mogą składać ikry. Taki stan jest faktem. Monitorujemy go nie tylko w zakresie substancji niebezpiecznych, ale również w zakresie składu gatunkowego i biomasy wszystkich elementów biologicznych po ssaki morskie, dlatego że główny inspektor ochrony środowiska bada również siedliska morskie na obszarze wód morskich. Taki stan Morza Bałtyckiego, jaki jest, to przede wszystkim wynik działalności człowieka.

Jeżeli chodzi o inne substancje niebezpieczne, które trawią Morze Bałtyckie, to są to głównie pestycydy, to są środki ochrony roślin, to są uniepalniacze, to są środki konserwacji statków, jak np. butylocyna, która też występuje, to są metale ciężkie, ołów, rtęć, kadm, które zalegają głęboko w osadach i uwalniają się do toni wodnej. Dlatego potwierdzam procenty, które zostały podane co do stanu zanieczyszczenia, ale na stan zanieczyszczenia składa się wiele czynników. Jeżeli chodzi o wykonywanie ocen w rejonie Morza Bałtyckiego, mówimy wręcz o tzw. presji skumulowanej, dlatego że są to nie tylko czynniki biologiczne, lecz są to także kwestie zanieczyszczeń organicznych, substancji syntetycznych i niesyntetycznych, które w konsekwencji przekładają się na niską różnorodność biologiczną Morza Bałtyckiego, która przejawia się tym, że strefy beztlenowe są tak znaczące. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z Ministerstwa Infrastruktury chciałby jeszcze zabrać głos? Czy jest obecny? Tutaj są panie, dobrze. Bardzo proszę.

Koordynująca pracę Departamentu Gospodarki Morskiej (w reorganizacji) Ministerstwa Infrastruktury Katarzyna Krzywda:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, dziękuję uprzejmie za udzielenie głosu. Moje nazwisko Katarzyna Krzywda. Jestem osobą kierująca pracami Departamentu Gospodarki Morskiej zniesionego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Infrastruktury. W trakcie kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli byłam dyrektorem Departamentu Gospodarki Morskiej.

Szanowni państwo, przede wszystkim zanim postaram się odpowiedzieć na pytania państwa posłów, chciałabym podziękować Najwyższej Izbie Kontroli za podjęcie bardzo trudnego tematu, tematu, którym w resorcie gospodarki morskiej, w urzędach morskich, ale również na forach międzynarodowych zajmujemy się od wielu lat. Niestety, z przykrością muszę powiedzieć, że raport nie do końca odzwierciedla stan rzeczywisty, nie do końca odzwierciedla informacje, które resort gospodarki morskiej wraz z urzędami morskimi, wraz ze służbą SAR przekazywał w trakcie kontroli.

Proszę państwa, jaskrawym tego przykładem jest konwencja z Nairobi, którą wymieniła pani dyrektor. Proszę państwa, konwencja z Nairobi, konwencja wrakowa, dotyczy złomowania statków, porzucania statków, które są obecnie eksploatowane. Konwencja

w pierwszych swoich przepisach jasno reguluje, że nie dotyczy statków historycznych, statków wojennych, które zatonęły. W trakcie kontroli przedstawialiśmy taką informację Najwyższej Izbie Kontroli. Owszem, Polska jest w trakcie ratyfikacji konwencji, ale nie ze względu na kontrolę przeprowadzoną przez Najwyższą Izbę Kontroli, lecz ze względu na to, że takie są potrzeby rynku, potrzeby armatorów, jak też ze względu na przepisy unijne, które zobowiązują armatorów do złomowania statków w stoczniach złomowych, które posiadają odpowiednie certyfikaty wydane przez Komisję Europejską, potwierdzające, że stocznie złomują jednostki w odpowiedzialny sposób. Dlatego ratyfikacja konwencji postępuje, ale, niestety, konwencja i jej ratyfikacja nie będzie miała żadnego wpływu na możliwość usunięcia statków, które historycznie po I i II wojnie światowej zalegają w polskich obszarach morskich.

Proszę państwa, wielokrotnie informowaliśmy, że służba SAR nie posiada sił i środków do wydobywania broni chemicznej, ponieważ nie do tego została powołana. To nie są zadania służby SAR. Dlatego służba SAR nie posiada sprzętu do wydobywania zalegającej amunicji. Takie zadania, zgodnie z obowiązującymi przepisami, posiada Marynarka Wojenna. Wyłącznie pod nadzorem Marynarki Wojennej mogą być usuwane środki niebezpieczne.

Pani dyrektor powiedziała, że dyrektor urzędu morskiego w ramach prowadzonej przez siebie grupy roboczej... Grupa robocza została powołana w 2018 r. Na wniosek Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej została ona powołana przez dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. W posiedzeniach grupy biorą udział przedstawiciele ówczesnego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, urzędów morskich, służby SAR, Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej. Proszę państwa, zwiad nurkowy, który jest przeprowadzany przez Marynarkę Wojenną, nie może być zlecony przez dyrektora urzędu morskiego. Dyrektor urzędu morskiego może prosić o zwiad nurkowy. Taki wniosek został złożony do Ministerstwa Obrony Narodowej. Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych planowało przeprowadzenie zwiadu nurkowego w czwartym kwartale 2020 r. Na trzeci i czwarty kwartał 2021 r. zostało zaplanowane wykonanie zwiadu nurkowego wraku Franken przez nurków Marynarki Wojennej. Są to działania organów administracji, na które dyrektor urzędu morskiego nie może mieć wpływu. Nie może tutaj nakazać podjęcia jakichś działań.

Proszę państwa, muszę powiedzieć, że Najwyższa Izba Kontroli w informacji o wynikach kontroli, opublikowanej 30 maja 2020 r., zaleciła przeprowadzenie kompleksowej identyfikacji zatopionych w polskich obszarach morskich materiałów niebezpiecznych, czyli bojowych środków trujących i produktów ich rozpadu oraz paliw i produktów ropopochodnych z wraków statków, oraz rozpoznanie skali zagrożeń w zidentyfikowanych miejscach ich zalegania. Proszę państwa, kolegium Najwyższej Izby Kontroli, którego posiedzenie odbyło się 20 listopada, stwierdziło w uchwale, że wniosek skierowany do ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej nakazujący usunięcie bezpośredniego zagrożenia wynikającego z zalegania na dnie Morza Bałtyckiego wraków statków Franken i Stuttgart nie jest możliwy do zrealizowania w dającej się przewidzieć perspektywie, biorąc pod uwagę aktualne możliwości techniczne, organizacyjne, a także finansowe. Dlatego kolegium Najwyższej Izby Kontroli zmieniło to zalecenie. Zalecenie przeprowadzenia kompleksowej identyfikacji w tej chwili jest zaleceniem niemożliwym do zrealizowania.

W ramach administracji morskiej próbowaliśmy oszacować, jak dużo czasu zajmie nam przeprowadzenie kompleksowej identyfikacji i ile to będzie kosztowało. Doświadczenia, które mamy, a w zasadzie mają dyrektorzy urzędów morskich, dotyczą oczywiście prowadzonych inwestycji. Inwestycją na największą skalę jest inwestycja pogłębienia toru wodnego do Szczecina do głębokości 12,5 m. Jest to największy obszar, który jednorazowo był poddany badaniom ferromagnetycznym, i największy obszar, z którego jednocześnie wydobyto niewybuchy i elementy niebezpieczne. Proszę państwa, sondaż toru do Szczecina wyraźnie wskazuje, że aby zgodnie z zaleceniem przeprowadzić kompleksową identyfikację zatopionych w polskich obszarach morskich materiałów niebezpiecznych, nie można skupić się wyłącznie na tych obszarach, o których wiemy, że broń

tam zalega, ponieważ broń została niestety rozrzucona po całym obszarze i jest znajdowana tam, gdzie nikt się jej nie spodziewa.

W związku z tym, że w trakcie kontroli zostaliśmy poproszeni przez Najwyższą Izbę Kontroli o oszacowanie czasu i nakładów, na podstawie doświadczeń na torze wodnym Szczecin – Świnoujście oszacowaliśmy, że przeprowadzanie kompleksowej identyfikacji zatopionych w polskich obszarach morskich materiałów niebezpiecznych potrwa 1375 lat i będzie kosztowała około 764 000 000 tys. zł. Jest to, proszę państwa, niestety kwota obarczona dużym błędem, dlatego że na etapie przeprowadzania przez Najwyższą Izbę Kontroli kontroli w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej była szacowana w wysokości 515 000 000 tys. zł. Było to, zanim z toru wodnego Szczecin – Świnoujście zaczęto wydobywać materiały niebezpieczne wyłącznie po screeningu ferromagnetycznym. W trakcie wydobywania okazało się, że choć screening ferromagnetyczny był przeprowadzony z największą możliwą dokładnością, nie wykazał wszystkich materiałów i że koszty są dwa razy większe. Jest to odpowiedź na pytanie pana posła, ile mogłoby to kosztować.

Ponadto, proszę państwa, chociaż bardzo byśmy czegoś chcieli jako Polska, jednak musimy patrzeć na to, co się dzieje na forach międzynarodowych, i na to, jak do tego podchodzą pozostałe państwa bałtyckie. W 2013 r. została powołana grupa, komisja helsińska utworzyła grupę HELCOM Submerged. Jest to grupa, która zajmuje się materiałami niebezpiecznymi zatopionymi w Bałtyku. Przewodniczącym grupy jest pan profesor Jacek Bełdowski, profesor Instytutu Oceanologii PAN w Sopocie, który z nami jako administracją morską bardzo ściśle współpracuje. Grupa robocza uczestniczy w wielu badaniach, które są w tej chwili przeprowadzane, uczestniczy w wielu projektach. Na chwilę obecną nie ma konsensusu, w jaki sposób należy zneutralizować, użyję takiego ogólnego pojęcia, materiały niebezpieczne, które dzisiaj zalegają w obszarze Bałtyku.

Przede wszystkim, jak wynika z raportów, które przygotowuje komisja helsińska, państwa obszaru Morza Bałtyckiego, takie jak Estonia, Finlandia, Szwecja, gdzie zidentyfikowano liczne niebezpieczne wraki z paliwem oraz materiały niebezpieczne, zdecydowały się na niepodejmowanie działań bezpośrednich i wybór metody polegającej na naturalnym samooczyszczeniu skażonego gruntu. Pomimo że technologie pozwalające na usunięcie, unieszkodliwienie zagrożenia teoretycznie są dzisiaj dostępne, jednak z uwagi na ogromne koszty, ale też niepewność, jakie efekty dla środowiska przyniosą proponowane sposoby neutralizacji, państwa te nie podejmują działań.

Na ostatnim posiedzeniu grupy HELCOM Responce, które odbyło się w dniach 3–5 listopada – grupy, która nadzoruje prace grupy Submerged powołanej w 2013 r. – niektóre kraje, w szczególności Dania, podkreśliły, że pomiędzy ekspertami zajmującymi się tematyką zatopionych w obszarach morskich materiałów niebezpiecznych nadal istnieją różnice w opinii na temat tego, czy lepiej jest wydobyć zatopione materiały, czy może pozwolić im na samoistną degradację w morzu. Strona duńska podkreślała konieczność zachowawczego podejścia oraz dalszego monitoringu sytuacji.

Obszary morskie są monitorowane przez administrację morską, przez dyrektora urzędu morskiego między innymi poprzez zwiady lotnicze, które odbywają się dwa razy w tygodniu. Gdyby pojawiły się jakieś zanieczyszczenia z wraków, jak również ze statków, które uprawiają regularną żeglugę, wówczas służba SAR jest przygotowana, posiada siły, środki oraz kompetencje do zwalczania tego typu zagrożeń. Takie zagrożenia, zanieczyszczenia będę usunięte. Służba SAR działa przede wszystkim tak, że najpierw usuwa pojawiające się zanieczyszczenie, a dopiero potem prowadzone jest dochodzenie, kto powinien ponieść koszty takiej działalności.

Proszę państwa, muszę się jeszcze odnieść do raportów, na których Najwyższa Izba Kontroli opierała wyniki kontroli, które zostały przedstawione. Są to dwa raporty. Jeden z nich jest z grudnia 2016 r. Został przygotowany przez Instytut Morski w Gdańsku. Wskazuje on, że analiza osadów pobranych w rejonie zalegania wraku statku Franken pozwala zakwalifikować ten obiekt do wraków wyjątkowo niebezpiecznych dla środowiska morskiego. Jest to w raporcie na str. 70. Niemniej ten sam raport, też na str. 70, wskazuje, że w próbkach gruntu i wody pobranych z wraku nie znaleziono obecności substancji ropopochodnych, filmu olejowego i innych śladów obecności substancji che-

micznych. W związku z powyższym nasuwa się pytanie, w jaki sposób Instytut Morski zakwalifikował wrak statku Franken jako wyjątkowo niebezpieczny na podstawie analiz osadów, skoro próbki gruntu nie wykazały obecności substancji ropopochodnych, filmu olejowego i innych śladów obecności substancji chemicznych.

Raport z czerwca 2018 r. dotyczący tego samego statku również zawiera wiele nieścisłości. Głównie opiera się na przypuszczeniach, że zbiorniki wyglądają szczelnie, że mogłoby się tam zmieścić 4600 t różnego rodzaju paliw, że możliwe jest zaleganie paliwa, że nie można ani wykluczyć, ani potwierdzić, że w zbiorniku zalega paliwo ciężkie. Sami autorzy raportu na str. 27 i 47 wskazują, że nie znaleziono żadnych przebić ani wycieków paliwa. Pomimo że nurkowie dokładnie oglądali pokrywy luków, gdyż w tych miejscach występuje największe prawdopodobieństwo wycieku paliwa i nieszczelności, nie stwierdzono występowania takich wycieków. Jest to na str. 28 i 47 raportu. Dalej w raporcie stwierdza się, że pomimo poszukiwań nie udało się znaleźć miejsc, w których można sfilmować wycieki ropy.

Proszę państwa, zespół, o którym mówiłam wcześniej i o którym mówiła pani dyrektor z Najwyższej Izby Kontroli, zespół, który został powołany przez dyrektora urzędu morskiego i który podjął prace, wstępnie ustalił, że potencjalna maksymalna ilość paliwa wewnątrz lub wokół wraku wynosi pomiędzy 700 a 1500 t. Natomiast Najwyższa Izba Kontroli w swoim raporcie wskazuje, że jest to 6000 t lub 3000 t przy założeniu, że zbiorniki są jeszcze szczelne.

Rozbieżności w materiałach, proszę państwa, ewidentnie pokazują, że temat jest bardzo trudny, kompleksowy, wymaga dokładnego zbadania. To, że zarządzeniem nr 150 został przez prezesa Rady Ministrów powołany zespół, o którym pani dyrektor mówiła szczegółowo, wobec czego nie będę już szczegółowo opowiadać o zadaniach zespołu, wskazuje na to, że na dzień dzisiejszy nie mamy jasno rozpisanych kompetencji poszczególnych organów administracji. Między innymi jest to zadanie zespołu, żeby określić, co możemy zrobić, ewentualnie jakie zmiany powinny zostać wprowadzone w przepisach obowiązujących, żeby można było podjąć skuteczne działania.

Proszę państwa, minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej podjął wiele działań, które wpisują się we wnioski pokontrolne. Między innymi podjął działania, żeby uzyskać wsparcie finansowe z „Krajowego planu odbudowy i zwiększania odporności" na działania związane z rozpoznaniem i neutralizacją materiałów niebezpiecznych zatopionych w polskich obszarach morskich. Projekt resortu gospodarki morskiej wraz z projektem Ministerstwa Obrony Narodowej oraz projektami regionu pomorskiego zostały połączone w jeden skonsolidowany projekt parasolowy pod nazwą „Rozpoznanie i ewentualna neutralizacja materiałów niebezpiecznych zalegających na dnie Morza Bałtyckiego w wybranych lokalizacjach". Jeżeli projekt ten uzyska finansowanie, będzie miał na celu przebadanie już zidentyfikowanych miejsc. Nie będziemy poszukiwać, tylko działać tam, gdzie już wiemy. Myślę, że to także wpisuje się we wnioski pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli. Projekt będzie miał za zadanie przebadanie zidentyfikowanych miejsc zalegania materiałów niebezpiecznych w polskich obszarach morskich, a następnie opracowanie i ewentualne wdrożenie planu neutralizacji zidentyfikowanych zagrożeń. Jeżeli projekt uzyska finansowanie, będzie realizowany w latach 2021–2026.

Ponadto resort gospodarki morskiej w dniach 27–28 września 2020 r. podjął działania, które miały na celu zabezpieczenie tego tematu na forum międzynarodowym. W trakcie konferencji Our Baltic Conference w Pałandze została przyjęta deklaracja ministerialna, do której z inicjatywy ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej zostały dodane zapisy dotyczące materiałów niebezpiecznych, w tym zaznaczono potrzebę uruchomienia skoordynowanego monitoringu w celu lepszego rozpoznania problemu, opracowania metod remediacji w obszarach szczególnie niebezpiecznych oraz opracowania instrumentów finansowych wspierających te działania. Mamy nadzieję, że to jest pierwszy krok, który przyczyni się do podjęcia wspólnych działań przez państwa europejskie, dlatego że większość państw bałtyckich to państwa Unii Europejskiej, skutecznych działań po to, żeby przynajmniej przejść do opracowania jakiegoś wspólnego programu pilotażowego.

Ministerstwo podjęło również działania zmierzające do wypracowania rekomendacji i wytycznych dla państw regionu Morza Bałtyckiego w zakresie postępowania z zatopionymi w Bałtyku materiałami niebezpiecznymi. W tym celu w ramach aktualizacji bałtyckiego planu działania z inicjatywy jeszcze Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej grupa Submerged działająca w ramach komisji helsińskiej opracowała propozycję nowego działania związanego z opracowaniem najlepszych praktyk środowiskowych w zakresie postępowania z amunicją, wrakami i innymi materiałami niebezpiecznymi zatopionymi w Morzu Bałtyckim. Działanie to obejmuje łańcuch zadań – od zadań archiwalnych poprzez zwiady, identyfikacje i monitoring obiektów po ocenę ryzyka oraz rekultywację środowiska.

Jest to, proszę państwa, dosyć trudny temat na arenie międzynarodowej w obszarze państw Morza Bałtyckiego. Mamy tutaj już troszkę wycofaną Danię, która jasno wskazuje, że z jej punktu widzenia najlepszym rozwiązaniem jest pozostawienie sprawy samej sobie. Mamy również przedstawicieli innych państw, przede wszystkim Niemiec i Federacji Rosyjskiej, którzy – zanim zaczniemy rozmawiać na temat merytoryki, zagrożenia dla środowiska – zadają pierwsze pytanie: „Ale nie będziemy rozmawiać o reparacjach wojennych i odszkodowaniach ze strony niemieckiej?”. Oczywiście nie jest to zadanie dla grupy HELCOM i grup roboczych, które odbywają posiedzenia, ponieważ są to eksperci. To nie jest ich zadanie. Niemniej widzą państwo, że pewien opór, pewien niepokój państw bałtyckich występuje. Na forum międzynarodowym przede wszystkim z tym musimy się zmierzyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, pani dyrektor, za obszerne wyjaśnienia. Widziałem, że zgłaszał się jeszcze pan prezes Dziuba. Bardzo proszę, panie prezesie.

Wiceprezes NIK Tadeusz Dziuba:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, najpierw króciutki komentarz do tego, co usłyszeliśmy przed chwilą. Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło punkt widzenia, który przynajmniej w moim przekonaniu jest konkurencyjny w stosunku do tego, co przedstawiła Najwyższa Izba Kontroli. Moim zdaniem byłoby to bardzo interesujące, gdyby nie jeden drobiazg, na który chciałbym zwrócić uwagę, o którym zresztą mówiłem w swoich pierwszych kilku zdaniach. Mianowicie zajmujemy się problemem, w zakresie którego zaniedbania rozciągają się, i to nie pomyłka, na mniej więcej sześćdziesiąt lat. Zachodzi zatem proste pytanie, ile jeszcze lat, dziesiątków lat, mielibyśmy czekać w miarę biernie na to, żeby problem się rozwiązał, być może, tego z pewnością nie wiemy, z ogromną stratą dla naszej wspólnoty państwowej.

Na tym tle chciałbym zwrócić uwagę na pewną sugestię, która wynika z całości raportu Najwyższej Izby Kontroli, a wiąże się też z wątkiem podnoszonym w trakcie dyskusji, a mianowicie perspektywą czasową, jaką należy przyjąć. Otóż biorąc pod uwagę skalę niewiedzy, skalę zagrożeń, skalę przypuszczalnych zadań, raczej nie ma szans na to, żeby jakimiś wielkimi działaniami, nawet gdyby miały one być rozłożone na dwa, trzy czy pięć kroków, osiągnąć ostateczny rezultatów. Raczej należy liczyć się z tym, że działania rozpoznawcze i naprawcze w tym zakresie będą trwały wiele lat. Czysto ilustracyjnie wskażę okres dwudziestoletni. Jeżeli tak, to niezwykle ważne jest, żeby możliwie szybko powstał przemyślany, racjonalny, oparty na obecnej wiedzy plan działania właśnie na długą perspektywę czasową. Jeżeli administracja publiczna stworzy taki plan działania i przede wszystkim będzie chciała systematycznie go wykonywać, oczywiście monitorując go i modyfikując stosownie do wiedzy, która będzie narastała, wówczas w długiej perspektywie czasowej najprawdopodobniej osiągniemy postęp. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś chciał zabrać głos w dyskusji? Pan poseł Płażyński, bardzo proszę.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, państwo posłowie. Dzień dobry, państwo ministrowie. Mam nadzieję, że dobrze mnie słychać.

Szanowni państwo, w kontekście dyskusji o wyławianiu Stuttgartu, Frankena czy broni chemicznej jako członek skromnego gremium Konferencji Parlamentarnej Morza Bałtyckiego przyznaję, że z uwagą śledzę coraz bardziej zintensyfikowane myślenie o tej trudnej materii, tylko że zintensyfikowane chociażby w takim kontekście, jak to ostatnio przedstawił chociażby członek Bundestagu, pan poseł Stein, który mówił, że to już nie jest kwestia historyczna, że każdy ma swój sposób rozumienia historii i że odpowiedzialność spoczywa na nas wszystkich. Obawiam się, że jeżeli państwo polskie nie będzie nieco głośniejsze w tych sprawach, to taka narracja utrwali się na salonach europejskich. Jeżeli chodzi o problem chemikaliów, teraz mówimy o tym, że nie wiemy, na ile są szkodliwe, na ile dotyczą bioróżnorodności, na ile można to przeczekać, ale może za pięć, dziesięć lat pojawią się wyniki badań, które okażą się badaniami niezwykle cennymi, niezwykle jednoznacznymi. Wtedy okaże się, że wszyscy musimy łożyć na oczyszczenie Bałtyku, a nawet naszego morza terytorialnego. Realnie zaczynam się obawiać takiego scenariusza, widząc, w jakim kierunku zmierza debata międzynarodowa.

Szanowni państwo, chciałbym spytać o to, w jaki sposób Polska, jeżeli chodzi o takie gremia, jak szczególnie Ministerstwo Spraw Zagranicznych, do tej pory zabiegała o kwestie, jeżeli nie samej broni chemicznej, to kwestie Stuttgartu i Frankena. Z raportu Najwyższej Izby Kontroli wynika tak naprawdę nie do końca wiadomo co. Jak słusznie zauważyła pani dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej, jest tam dużo sprzeczności. Wydaje mi się, że są tam po prostu błędy logiczne. W przypadku Frankena nie do końca wiadomo, ile jest zagrożeń realnych, a na ile są to nasze domysły. Niemniej przy okazji Stuttgartu chyba nie mamy wątpliwości, że dokonało się już dosyć dużo złego, jeżeli chodzi o bioróżnorodność wokół wraku. Natomiast to, że w dalszym ciągu o czymś nie wiemy, nie zwalnia nas z odpowiedzialności. Jeżeli nawet o czymś nie wiemy, za jakiś czas w przykrych okolicznościach możemy się o tym dowiedzieć, a tego chcielibyśmy uniknąć.

W tym kontekście zastanawiam się, jakie do tej pory w ostatnich dziesięciu, piętnastu latach czy też w okresie wolnej Polski były podjęte działania poza wejściem do umów międzynarodowych jak ta z Nairobi, ale akurat ta nie stawia nas w lepszej sytuacji. Czy rozważane są jakieś ekspertyzy, czy doszło do jakiejś poważnej analizy prawnej, chociażby czy nie postawić tego tematu, nie mówię o broni chemicznej, ale konkretnie tematu Stuttgartu i Frankena na gremium Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości? Trybunału, który ma dosyć szerokie kompetencje, który orzeka na podstawie traktatów prawa międzynarodowego, ale może także orzekać na podstawie zwyczajów międzynarodowych, a nawet zasad słuszności. Jest to trybunał, który ma bardzo szerokie kompetencje. Jak wiemy, zarówno Polska, jak i Niemcy są członkami trybunału jako członkowie Organizacji Narodów Zjednoczonych. Czy w tym zakresie były dokonywane jakieś analizy?

Przyznam szczerze, że nie jestem także pewien, jak mam z kolei rozumieć poniekąd uspokajające głosy pani dyrektor Krzywdy odnośnie do tego, że służba SAR w razie czego jest przygotowana do natychmiastowego opanowania sytuacji, gdyby doszło do jakiegoś nowego wycieku ze statków. Czy to znaczy, że gdyby doszło do takiego wycieku niedaleko Gdańska, a z drugiej strony mielibyśmy normalnie pływające jednostki i do czynienia z wyciekiem gdzieś w okolicach Świnoujścia, jesteśmy przygotowani na wypadek dwóch równolegle zagrażających naszemu bezpieczeństwu i środowisku sytuacji? Czy mamy taką flotę ratowniczą czy nie?

Wydaje mi się, że właściwym jest też tutaj postawienie pytania Ministerstwu Obrony Narodowej. Z jednej strony mówimy, że nie mamy możliwości ani faktycznych, ani technologicznych do tego, żeby gdzieś nad tym zapanować, pozbierać śmietnik, który zostawili nam Niemcy po II wojnie światowej na Bałtyku w postaci Stuttgartu czy Frankena. Ale z drugiej strony, jeżeli dojdzie do sytuacji niekontrolowanego wycieku, nie jestem specem, ale domyślam się, że służba SAR to może być za mało. Jakie jednostki ma Marynarka Wojenna, żeby tutaj ewentualnie wesprzeć nasze służby ratownicze? Ewentual-

nie jakie inne państwa europejskie i jakimi dysponują jednostkami oraz technologiami i ile to kosztuje, żeby skorzystać z ich usług na poziomie komercyjnym, nie mówiąc już później o zwrocie za usługi przez państwa, które są odpowiedzialne za ten stan rzeczy, w tym przypadku Niemcy? Czy jest szersze rozeznanie na wypadek naprawdę czarnego scenariusza, kiedy okaże się, że Franken jest rzeczywiście poważnym problemem i dojdzie do poważnego wycieku, sytuacja ze Stuttgartem podobnie się zaostrzy i będzie jeszcze gorzej, a przy okazji w Świnoujściu kolejna jednostka odnotuje jakąś poważną awarię? I co wtedy? Czy jesteśmy gotowi na naprawdę czarny scenariusz?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo panu posłowi Płażyńskiemu. Proponuję, żeby pytania te skierował pan bezpośrednio do Ministerstwa Obrony Narodowej i do Ministra Spraw Zagranicznych, chyba że chce pan, żebyśmy zrobili to za pośrednictwem Komisji. Wtedy byśmy je skierowali.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę. Myślę, że pytania są dosyć proste, jasne, nieskomplikowane.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dobrze. Za pośrednictwem Komisji skierujemy te pytania do Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministra Spraw Zagranicznych.

Powiem, że niepokojące w informacji pani dyrektor Krzywdy było to, że wymienione przez panią państwa nadbałtyckie bardziej skłaniają się ku samodegradacji tego wszystkiego, co mamy na dnie Morza Bałtyckiego. Przede wszystkim chodzi tutaj o kwestię pełnych zbiorników z paliwem tankowców, które gdzieś tam spoczywają, ale także o broń chemiczną. Wydaje mi się, że w tej chwili mamy sytuację, w której Ministerstwo Infrastruktury ciągle jest w budowie, przejmuje kompetencje i zadania po Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Proponuję, żeby w momencie, kiedy dostaniemy odpowiedzi na pytania pana posła Płażyńskiego, Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zaprosiła na posiedzenie nie tylko ministra infrastruktury, lecz także ministra obrony narodowej i ministra spraw zagranicznych i żebyśmy jeszcze raz wrócili do tematu, dlatego że skala środków, które są potrzebne do oczyszczenia Bałtyku, jest ogromna. Nawet jeżeli nie szlibyśmy w tym kierunku, a w mojej ocenie wszystko, co jest na dnie, wcześniej czy później będzie uwolnione do wody i do atmosfery, z pewnością jest to problem międzynarodowy, europejski, a na pewno jest to problem i rosyjski, i niemiecki. Myślę, że w tym kontekście warto również, żeby Ministerstwo Spraw Zagranicznych zadało takie pytania. Jeżeli rzeczywiście mamy realizację Nord Stream 2, a jednocześnie nie ma żadnego zainteresowania tym, co inwestorzy wywodzący się z obu państw zostawili na dnie Bałtyku, musimy tę sprawę potraktować zdecydowanie bardziej poważnie.

Jeżeli pan poseł Płażyński zgadza się na to, żebyśmy za pośrednictwem Komisji przekazali jego pytania do Ministerstwa Obrony Narodowej i Ministerstwa Spraw Zagranicznych, to myślę, że w przeciągu trzech miesięcy zorganizujemy ponowne posiedzenie Komisji poświęcone temu tematowi, ale z obecnością przynajmniej wiceministrów z tych trzech resortów, dlatego że państwa z administracji, dyrektorów nie chcę obciążać odpowiedzialnością za decyzje sensu stricte polityczne, których oni podjąć nie mogą. Czy jest na to zgoda, panie pośle Płażyński?

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, jest zgoda. Myślę, że jest to temat, który ma bardzo dużo niewiadomych. Sytuacja prawna, międzynarodowa również jest nie do końca jasna. Myślę, że w interesie nas wszystkich jest wsparcie merytoryczne Komisji, pokazanie, że parlament w takich sprawach mówi jednym, bardzo silnym głosem. Będzie to także dobre wsparcie rządu, żeby mógł podejmować zdecydowane kroki. Nie chodzi o to, kto w tej chwili jest u władzy. Myślę, że w interesie nas wszystkich, w interesie Polski jest to, żeby sprawę tę poruszać jednoznacznie, żeby dać wsparcie poselskie stronie rządowej, władzy wykonawczej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję. Z mojej strony pełna zgoda.

Wobec wyczerpania porządku obrad dzisiejszego posiedzenia Komisji, zamykam posiedzenie.